MIESIĘCZNY PRZEGLĄD
KOMUNIKACJI LOTNICZEJ.

Konferencja Międzynarodowa Parlamentarna Ekonomiczna.

- Myśl stworzenia tego organizmu międzynarodowego została rzucona po raz pierwszy w 1913 roku przez Sir John Randles'a w Izbie Gmin. Podjęta następnie przez Sekretarza Generalnego Eugeniusza Baie znalazła swe urzeczywistnienie w dniach 18-20 czerwca 1914 roku. Wojna przerwała pracę, lecz już w 1916 roku zebrała się druga sesja w Paryżu. Od tej pory rok rocznie odbywały się sesje w różnych stolicach europejskich. Rola tej konferencji jest tylko doradcza, ale autorytet jej jest wielki dzięki reprezentacjom państw, które w wielkiej mierze składają się z wybitnych osobistości politycznych, pozostających często w związku z Międzynarodową Izbą Handlową.

W dniu 5-ym i 6-ym września b.r. zebrała się w Warszawie XXIII sesja konferencji. Na komisji przewozów została poruszona kwestia lotnictwa komunikacyjnego. Sprawa ta wzbudziła zainteresowanie konferencji już w r.1924, kiedy to p.Flandin przedstawił obszerny raport, dotyczący rozwoju tego nowego czynnika życia ekonomicznego świata. Na ostatniej sesji sprawę tę poruszył hr.de Clermont-Tonnerre, wygłaszając odczyt pod tytułem " Organizacja przewozów powietrznych", który w skrocie podajemy:

Po uwydatnieniu charakterystycznych cech lotnictwa komunikacyjnego, jakimi są: szybkość i względna ale zupełnie wystarczająca niezależność od warunków geograficznych i fizycznych terytoriów, nad którymi prowadzą linie lotnicze, prelegent omówił zasady eksploatacji linij lotn. zwracając uwagę na to, iż przedsiębiorstwa komunikacji lotniczej nie są przedsiębiorstwami handlowymi, lecz użyteczności publicznej.

Następnie p.Clermont-Tonnerre dał krótki przegląd poszczególnych typów eksploatacji geograficznej i politycznej linij, dzieląc je na następujące kategorie:

I. Kategoria - to sieć U.S.A.. Wokół bardzo gęstej sieci wewnętrznej dwa a niedługo trzy kierunki ekspansji wyznaczyły sieć linii, będącej na usługi polityki ekonomicznej tego kraju,

II. Kategoria - to sieć linij imperialnych, które mają na celu połączenie polityczne i ekonomiczne metropolii z koloniami. Najlepszym przykładem takiej "zamkniętej" sieci są linie angielskie,

III. Kategoria - to sieć o wyraźnej przewadze względów strategicznych to Z.S.S.R.

IV. Kategoria obejmuje kraje, których sieć lotnicza jest rozwinięta nie ze względów strategicznych, czy imperialnych, lecz jest odbiciem ekspansji zgodnej z prawami

geograficznymi i jest określona sytuacją danego państwa i jego wymianami. Według autora najklasyczniejszym przykładem dla zobrazowania tej kategorii jest Polska - znajduje się ona bowiem na skrzyżowaniu linij, biegnącyc ze wschodu na zachód i od Bałtyku po Morze Czarne, Egejski Adriatyk, jest ona przyszłym ośrodkiem racjonalnej organizacji linij komunikacji lotniczej transeuropejskiej. To też Polska od samego zarania postarała się stanąć na wysokości zadania, stwarzając linię Północ-Południe, Helsinki-Ateny, oraz przedłużając ją do ośrodka emigracji swych obywateli, /bramy wylotowej na cały bliski Wschód w Palestynie/- w kierunku równoleżnikowym połączenie z Berlinem i Pragą - nie zaniedbała również Bałtyku, tworząc linię do swej bramy wylotowej w Gdańsku i Gdyni, która zdaniem autora ma być przedłużona do Malmö i do Kopenhagi. Autor mylnie podaje jednak, iż Polska utrzymuje linię Warszawa-Kraków-Wiedeń-Wenecja-Rzym, uzyskując w ten sposób połączenie z południową siecią innych Towarzystw.

Już dziś, według autora, panuje zupełna harmonia pomiędzy prawami geografii ludzkiej, a kierunkami rozwoju lotnictwa polskiego.

To inteligentne wykorzystanie znakomitej pozycji naturalnej zmusza każdego poważnego badacza przyszłości lotnictwa handlowego w Europie do przykładania największej wagi do rozwoju polskiego lotnictwa handlowego - do brania pod uwagę tego rozwoju w bardzo wielkim stopniu przy tworzeniu wszystkich międzynarodowych projektów na przyszłość.

W konkuzji tej części autor cytuje powiedzenie znanego publicysty lotniczego W.Pahla "Drogi powietrzne są drogami energii świadomości i woli politycznej narodu".

W trzeciej części referent dowodzi, iż dzięki temu że żadne z państw, oprócz chwilowo Rosji, nie może się poszczycić pełną kontrolą swych dróg powietrznych. W niedługim czasie będzie musiało dojść do stworzenia karteli powietrznych, a w każdym razie wspólnej eksploatacji wspólnych szlaków.

Drugą tezą jest zmiana kierunku komunikacji, gdy dotychczasowe warunki rozwoju państw kolonialnych szły przeważnie z Północy na Południe. Lotnictwo komunikacyjne zdecydowanie wkracza w okres ożywionych wymian Wschód-Zachód. Przed nami stoją dwa problemy ścisłego połączenia Nowego Swiata ze Starym drogę nadmorską przez Atlantyk i nadlądową przez Rosję - Syberię i Alaskę.

Przechodząc do konkretnej konkluzji p.Clermont-Tonnerre oświadczył iż współpraca międzynarodowa w tej dziedzinie winna objąć: wspólną eksploatację wspólnych szlaków - rozbudowanie przyziemi, każdy na swoim odcinku, ale według wspólnych wzorów - współpracę naukową i meteorologiczną.

Raport hr.Clermont-Tonnerre wywołał ożywioną dyskusję, specjalnie zostały poruszane kwestie : bezpieczeństwa

Errata

Str. 3

Ustęp Stany Zjednoczone

rozdział II

zamiast $ 37.000.-

winno być $ 37.000.000.-

i swoboty tranzytów. Na koniec komisja transportowa przyjęła następujące rezolucje.

Konferencja Międzynarodowa Parlamentarna Ekonomiczna wyraża życzenie:

1. By we wszystkich krajach zainteresowanych zostały przeznaczone poważne kredyty na wykonanie urządzeń przyziemia /lotniska, osłona radio i meteo/ według jednolitego systemu i na podstawie porozumień międzynarodowych, w celu zwiększenia stale wszystkimi środkami technicznymi bezpieczeństwa komunikacji powietrznej.

2. By rozwinęła się współpraca międzynarodowa pomiędzy kompaniami lotniczymi,morskimi i wszystkimi organizacjami lotniczymi dla zwiększenia bezpieczeństwa.

3. By Rządy wzięły rzeczywiście natychmiast pod uwagę konieczność współpracy pomiędzy różnorodnymi środkami transportowymi i różnymi /licznymi/ instytucjami międzynarodowymi powołanymi do tego celu.

4. By Rządy poparły międzynarodowe instytucje techniczne, które pierwsze mogłyby ujednostajnić przepisy. dotyczące środków transportowych i osiągnąć lepszą współpracę.

5. By międzynarodowa instytucja koordynacji środków transportowych zapewniła taką organizację współpracy technicznej, którab‌y umożliwiła powrót do szerokiej wymiany handlowej pomiędzy narodami, która musi nastąpić po obecnym okresie ograniczeń politycznych i ekonomicznych.

Stany Zjednoczone.

Parokrotnie pisaliśmy już na tym miejscu o kryzysie lotnictwa komunikacyjnego w Stanach. Dziś możemy powtórzyć za p. Gorellem, prezesem Stowarzyszenia amerykańskich kompanii lotniczych iż na $.120.000.000 inwestowanych w ciągu ostatnich lat w lotnictwo komunikacyjne około $.60.000.000.- zostało zmarnowane, a całkowita wartość tego lotnictwa według dzisiejszych kursów giełdowych jest oceniona na około $. 40.000.000.-

- W roku 1937 obrót całkowity /bez Pan American Airways/ wyraził się cyfrą $.37.000.-,lecz $.25.000.000.- przypada z tego na trzy Towarzystwa: American Airlines, United Air Lines i Transcontinental and Western Air Inc., to znaczy na Towarzystwa, eksploatujące linie transkontynentalne. Potwierdza się tu znana prawda, że lotnictwo w krajach o dobrze rozwiniętej sieci innych środków lokomocji może liczyć na opłacalność jedynie przy liniach długodystansowych, a linie krótkie mogą istnieć tylko dzięki charakterowi użyteczności publicznej.

Lotnictwo amerykańskie doszło w swojej podziemnej konkurencji do takiego nonsensu, iż zobowiązało się względem Administracji Poczt do obsługiwania linii za opłatą $.0,00001 od mil

kiedy wykonanie mili kosztuje w Stanach Zjednoczonych średnio S.0,48. Za nonsens ten nie należy winić jedynie kompanij lotniczych, lecz również Zarząd Pocztowy i Bureau of Air Commerce.
Zadaniem najwyższej władzy lotnictwa cywilnego "Civil Aeronautics Authority" będzie przede wszystkim uzgodnienie wpływów nieraz przeciwnych trzech instytucyj: Administracji Poczt, Interstate Commerce Committee i Bureau of Air Commerce. Zamianowany ostatnio "Administrator", p.Clinton M.Hesler, członek Rady Skarbu amerykańskiego ma przedstawić jeszcze przed 1. lutym 1939 r. Kongresowi propozycje, dotyczące otwarcia nowych, względnie zamknięcia istniejących linij, jak również i potrzeb przyziemi. Pozatem została stworzona specjalna komisja bezpieczeństwa złożona z trzech członków /jeden szef pilot American Airlines i jeden specjalista od przyziemi/. Dotychczas zrzeszanie się Towarzystw Lotniczych nie było dozwolone, w przyszłości C.A.A. ma nietylko powołać, ale protegować te zrzeszenia, jak również wszelkie możliwe kombinacje z innymi środkami przewozowymi. Warto tu zaznaczyć, iż te $.40.000.000.- są sumą bardzo małą w porównaniu z majątkami Towarzystw kolejowych, czy okrętowych, które mogłyby z łatwością wykupić Towarzystwa Lotnicze.

- Transcontinental and Western Air /T.W.A./ i American Airlines zwróciły się do funduszu przeciwkryzysowego U.S.Reconstruction Finance Corp. z prośbą o pożyczkę na zakup sprzętu. Sytuacja T.W.A. musi być niezbyt dobra, skoro z 6-ciu zamówionych Boeing'ów 307 stratoliner stara się ona odprzedać dwa American Airlines lub United Airlines, jak dotychczas oba Towarzystwa odmówiły.

- Na wiosnę roku przyszłego ma być ukończoną budowa lotniska lądowego i wodnego w North Beach /New York/, które będzie największym i najnowocześniejszym portem lotniczym /obecnie uchodzi za taki port le Bourget/.
Łączna długość dróg startowych wynosić będzie 4.970 metrów. Budowa lotniska, hangarów i budynków administracyjnych kosztować będzie łącznie około $.22.000.000. Część tej sumy pokryta będzie przez Urząd dostarczania pracy. Towarzystwo United American, Eastern i Transcontinental and Western Air zapowiedziały już przeniesienie do North Beach swego ruchu, ogniskującego się dotychczas na lotnisku Newark. Również Pan American ma przenieść swoją bazę transatlantycką z portu Washington do North Beach.
Ze względu na to, że Pan American współpracuje w komunikacji transatlantyckiej Imperial Airways, Deutsche Lufthansa i Air France Transatlantique, spodziewać się należy, że i te Towarzystwa także będą klientami tego nowego portu.

- W roku 1937 lotnictwo komunikacyjne USA przewiozło 135.245 pasażerów bezpłatnych. Wartość tego przewozu wg.obowiązujących taryf $.3.885.933.- Stosunek 13,86% całkowitego przewozu.

- Wydane zostały statystyki, dotyczące godzin lotów samolotów Douglas DC 2 i DC 3:

  102 samoloty Douglas DC 3 wykonują dziennie średnio 8,5 g.lotu
  52 " " DC 2 " " " 6,5 " "

  W ten czas są wliczone już remonty i konieczne wstrzymanie ruchu dla zapewnienia rezerw.

  Powyższe czasy pracy są dla Europy nieosiągalnym ideałem, możliwym jedynie przy bardzo długich i intensywnie obsługiwanych liniach.

- Na Kongres Prawa Lotniczego w Brukseli przybyła liczna delegacja Stanów Zjednoczonych pod przewodnictwem M.G.Grant Masona Jr.,byłego wiceprezydenta Pan American. Swiadczy to, że Amerykanie zaczynają interesować się sprawami lotniczymi Starego Swiata, niewątpliwie ze względu na bliskie uruchomienie komunikacji transatlantyckiej /pierwszy raz zamanifestowali te swoje intencje przez przystąpienie do IATA'y/.

- Fabryki Lockheed Aircraft Corp. w Burbank w Kalifornii dostarczyły w czerwcu b.r. 14 samolotów modele Lockhee 14 za $,1.079.900. Na 30-go czerwca miały zamówień łącznie z wielkim zamówieniem angielskim na sumę $.21.3000.000.- W roku 1937 dostarczyły sprzętu za $.418.085, a zamówień miały na $.3.370.000.-

Wielka Brytania

- 1-go sierpnia weszły w życie 3 konwencje lotnicze pomiędzy Wielką Brytanią a Kanadą, uzupełniające Układ z r.1929 i normujące całokształt stosunków tych dwóch krajów w tej dziedzinie.

- Porozumienie Anglii z Kanadą w sprawie przemysłu lotniczego nie zostało ujawnione. Jednak "Flight" daje do zrozumienia iż chodzi tu o budowę w Kanadzie czteromotorowych samolotów, któreby były dostarczane Anglii drogą powietrzną.

- Angielska Komisja wysłana do Ameryki Południowej w celu przygotowania linii British Airways przeniosła się ostatnio z Argentyny do Brazylii.

- Od dwóch lat byliśmy świadkami wahań władz lotniczych angielskich co do wyboru bazy imperialnej Portsmouth, czy Southampton?.... Wybór padł na Southampton. Zatoka tego portu będzie w krótkim czasie dostosowana do potrzeb lotniczych. Portsmouth nie dało jednak za wygraną i rozbudowuje instalacje przyziemia,licząc że dla niego również wystarczy ruchu.

- Firma Cunliffe Owen Aircraft, która swego czasu zakupiła licencję odbiegającego od zwykłej formy samolotu komunikacyjnego. Burnelli buduje fabrykę w Southampton i zamierza przystąpić do budowy pierwszej jego serii.

- Mayor Tryon Postmaster General oświadczył, iż pocztę wychodzącą z Southampton można obliczać na 20 ton tygodniowo.

- W Brytyjskim Ministerstwie Powietrza liczba urzędników cywilnych podniosła się w ciągu ostatnieho roku z 966 na 4.317 osób.

- Sir John Reith, nowy Dyrektor Generalny Imperial Airways , wystąpił oficjalnie po raz pierwszy z okazji otwarcia przewozu całkowitej poczty Imperium brytyjskiego drogą lotniczą bez dopłat.

- Imperial Airways obniżyło ostatnio ceny biletów na swoich liniach do Hong-Kong i do Australii np.cena biletu Londyn-Singapore została zredukowana z Ł.156. do Ł.130.

- W listopadzie zacznie się dostawa 200 samolotów Lockheed 14 zamówionych przez Wielką Brytanię dla celów wojskowych.

- Towarzystwo British Airways podniosło swe zamówienie samolotów Lockheed 14 do sześciu sztuk. Sprzęt ten ma posłużyć do oblatywania linii Londyn-Lisbona-Bathurst /Gwinea Brytyjska/ która następnie ma być przedłużona do Ameryki Południowej.

- Pod koniec września wystartuje z Dundee /Szkocja/ wodnopłatowiec Merkury /Start przy pomocy Mayo/ do Captown. Lot ma się odbyć bez wodowania 11.200 km.

Związek Południowo-Afrykański.

- Towarzystwo South African Airways podjęło ostatnio eksploatację odcinka Lourenzo Marques - Johannesburg trzema Junkersami JU 52.

Niemcy.

- Od klikunastu lat Niemcy starają się opanować lotnictwo Południowo-Amerykańskie, przeprowadzając metodycznie ekspansję linij komunikacji lotniczej i swego przemysłu lotniczego. Poniższe dwie wzmianki są tylko fragmentem ogólnych wysiłków na tym terenie.

- Niemcy przedstawiły Brazylii pięcioletni plan rozwoju sieci komunikacji lotniczej. Projekt przewiduje budowę licznych lotnisk i kompletnej instalacji przyziemi. Koszty tej rozbudowy Brazylia miałaby pokryć surowcami.

- Niemiecka sieć lotnicza w Ameryce Południowej rozwija się. Condor /Deutsche Lufthansa/ uruchomiła niedawno linię z Limy /Peru/ do Arequipa /Peru/ i La Paz /Bolivia/ łącznej długości

ponad 1100 km. Linia ta obsługiwana jest raz w tygodniu we czwartki na sprzęcie Junkers JU 52. W La Paz istnieje połączenie przez Santa Cruz, Corumba i Sao Paulo do Rio de Janeiro. W ten sposób list wysłany z Limy we czwartek przychodzi do Europy w niedzielę tego samego tygodnia.

- Przelot Focke-Wulf 200 "Brandenburg" w 24 g.54 m. z Berlina do New Yorku /255 km/godz./ i z powrotem 19 g.54 m. /330 km/g/ dał sposobność Sekretarzowi Stanu Powietrza, Generałowi Milch oświadczenia "Przyszedł czas, w którym będzie mogła zostać podjęta przez Niemcy regularna eksploatacja pocztowej linii przez Atlantyk Północny we współpracy z krajami, które mają do tego prawo ".Lot ten miał zatem na celu zadokumentowanie tego prawa Niemców wobec monopolistycznych tendencyj anglo-amerykańskich.

- Nowy wodnopłatowiec DLH Blohm Vos Ha 139 B Nordstern pobił w dniu 13 września rekord trasy Horta /Azory/. Port Washington /New-York/ 3850 km pokryto w 13 godzin 40 m. /średnia 275 km/g./.

- DLH wykazała opierając się na statystykach , iż w Stanach Zjednoczonych lotnictwo komunikacyjne jest dwa razy popularniejsze, niż w Niemczech:

U.S.A.	1 pasażer	na	100	mieszkańców
Niemcy	1 "	"	200	"
/Polska	1 "	"	900/	"

- Niemieckie Towarzystwo Fotogrametryczne Hansa Luftbild podniosło kapitał z RM 150.000.- na RM 1.000.000.-

- Towarzystwo Focke-Wulf w Bremen podwyższyło kapitał zakładowy z RM 285.000.- na RM 2.500.000.-

Holandia.

- W czasie angielskich manewrów morskich na Morzu Północnym KLM nie chciało uznać określonej przez admiralicję brytyjską strefy niebezpiecznej, opierając się na zasadzie wolności mórz.

- KLM otrzymało od Rządu portugalskiego koncesję na lądowanie w Lizbonie i na wyspach Zielonego Przylądka. Koncesja ta jest krokiem wstępnym do otwarcia linii Amsterdam-Lizbona, wyspy Zielonego Przylądka, Paramaribo /Guyana Holenderska/ Curaçao. Będzie to pierwsze połączenie lotnicze Europy z Ameryką Srodkową /ściśle z północnymi krajami Ameryki Południowej/.

- KLM powiększa wydatnie swą sieć w Indiach Zachodnich. Towarzystwo to otrzymało koncesje od Rządu Wielkiej Brytanii na eksploatację linii Barbade Trinité. Linia Curaçao-Aruba-Caracas /Venezuella/ KLM jest obsługiwana przez samoloty Lockheed 14, które pracują tam nieraz w bardzo ciężkich warunkach.

- W związku z powiększeniem lotniska Ratinanna na Cejlonie przypuszczają, iż Towarzystwo KLM przeprowadzi tamtędy swą linię do Batavii i Sydney. KLM oświadcza, że projekt tego rodzaju był rozpatrywany, ale na razie nie może jeszcze być zrealizowany.

- KLM zwróciło się do przemysłu francuskiego z propozycją zakupienia 10 Bloch 220 /takich, jakie są wprowadzone przez Air France na linii Paryż-Londyn/, jednak fabryki francuskie zamówienia tego nie przyjęły.

- KLM wysłało swego szefa pilotów Parmentier do Sta Monica, aby był obecny przy lotach próbnych Douglas DC 4.

- KNILM otworzyło w poolu z Air France linię Batavia-Singapoore Saigon. Połączenie to wybitnie skróciło podróż do Australii, do Indochin i do Chin. Z Sydney do Saigonu okrętem 3 tygodnie samolotem 3 dni.

- Rząd Filipin , pozostający pod bezpośrednim wpływem USA, odmówił KNILM koncesji na linię Batavia-Manilla.

Francja

- Od 4-go sierpnia wschodnia linia Air France została przedłużona z Hanoi do Hongkong, gdzie ma połączenia z linia Pan American Airways Los Angeles -Hongkong oraz z towarzystwami eksłloatującymi linie w Chinach.

- Okręt - laboratorium "Carimare" przeznaczony do studiów szlaku Atlantyckiego wyruszył 8-go sierpnia znów na 6 tygodni na Atlantyk.

- Sześciomotorowy francuski Latécoère 521 "Lieutenant de Vaisseau Paris" wykonał w końcu sierpnia i początku września pierwszy lot do New Yorku i z powrotem drogą z Biscarosse na Lizbonę i Azory. Przelot Azory - New York / 3750 km/ został wykonany w ciągu 20 g.45 m. /średnia około 175 km/g/. Drugi przelot ma być wykonany jeszcze w b.r. po zastąpieniu obecnych motorów Hispano 12 Nb i śmigieł Ratier o zmiennym skoku, motorami Hispano 12 Y i śmigła Hispano Hamilton. Ogólny ciężar hydroplanu "Lieutenant de Vaisseau Paris" wynosi 41 ton. Załoga - 7 osób.

- Dotychczasowy Dyrektor Lotnictwa Cywilnego Francji, p. Réné Corbin ustąpił z zajmowanego stanowiska. Następcą jego jest podpułkownik Orthlieb.

Italia.

- Ala Littoria przedłużyła swą linię Rzym-Brindisi-Rodos-Haifa do Bagdadu. Linia ta obsługiwana jest 3 razy tygodniowo i wzmacnia jeszcze znaczenie Bagdadu jako węzła komunikacji lotniczej. Przez Bagdad i do Bagdadu dochodzą obecnie linie 7 kompanij lotniczych.

Bagdad jest połączony	z Anglią	5 razy	tygodniowo
	z Francją	2 "	"
	z Holandią	3 "	"
	z Italią	3 "	"
	z Niemcami	1 "	"
	z Egiptem	3 "	"
	z Teheranem	2 "	"

z tem, że pierwszych 10 połączeń łączy go dalej z Indiami, Indochinami, Australią.

Przygotowuje się obecnie nowy statut personelu "powietrznego". Określenie to obejmuje nietylko personel latający, lecz wogóle wszystkich pracowników kompanij lotniczych, dla których ma zost specjalnie uwzględniona podwyżka płac i odszkodowań.

Finlandia.

- Fińskie Towarzystwo Aero O/Y zostało przyjęte w dniu 1-go sierpnia do pool'u przez Niemiecką Lufthansę na linii Helsinki Tallinn-Riga-Kowno-Królewiec-Berlin. Linię tę obsługuje na samolotach Junkers JU 52.

Dania.

- Duńskie Towarzystwo DDL podjęło w pool'u z Lufthansą bardziej intensywną eksploatację linii Kopenhaga-Hamburg-Londyn dzięki świeżo zakupionym Focke Wulf Fw 200.

Argentyna.

Argentyna dzięki ogromnym odległościom przedstawia dla lotnictwa komunikacyjnego specjalnie ciekawy teren działania, to też już od samego początku różne towarzystwa i kapitały zainteresowały się tym problemem. Ostatnio eksploatacja linii była prowadzona przez Pan American Airways /Tow.USA/, Air France, Condor /niemieckie/, oraz narodowe towarzystwa Sociedad de Transports Aeros i wreszcie Aeroposta Argentina. To ostatnie towarzystwo przeszło ostatnio poważny kryzys. Kapitaliści francuscy, którzy byli w nim poważnie zainteresowani za pośrednictwem Air France, odmówili dalszego angażowania się na linii Patagońskiej, tak iż Aeroposta znalazła się w przededniu ruiny. Uratowała je interwencja Generała Justo, który zwrócił uwagę Rządu na całą tę sprawę i w rezultacie Towarzystwo zostało zreorganizowane, zaangażowano obcych instruktorów /nieznanej nam narodowości/ i odnowiono zupełnie sprzęt, zakupując Junkersy JU 52. Najważniejsza linia obsługiwana przez to towarzystwo : Buenos-Aires - Bahia Blanca - San Antonio-Trelew - Comodoro - Deseado - San Julian - Sta Cruz - Rio Gallego - Rio Grande /Ziemia Ognista/.. Linia długości 2550 km. Przeorganizowane Towarzystwo zamierza podjąć współpracę z Towarzystwem Chilijskim, obsługującym linię Santiago Magallanes i opanować w ten sposób całą południową część Ameryki Południowej.

- Niemieckie Towarzystwo Focke Wulf podjęło się budowy fabryki samolotów w Cordoba w Argentynie.

- Niedawno założone Towarzystwo Corporacion Argentina de Servicio Aereo, będące w ścisłej zależności od włoskiego Ala Littoria otrzymało od Rządu Argentyńskiego koncesję na oblatywanie linii: Buenos Aires-Rosario oraz Buenos Aires-Montevideo, sprzęt 6 trzymotorowych Savoia-Marchetti SM 75. Należy się spodziewać rozszerzenia sieci tego towarzystwa na Chili, Paraguay i Boliwię.

Polska.

- W dniu 1 lipca 1938 r. została otwarta przez węgierskie towarzystwo Malert linia, łącząca bezpośrednio Warszawę z Budapesztem.
Wobec otrzymania pozwolenia od Republiki Czechosłowackiej na przelatywanie przez jej terytorium tranzytem, linia ta od 1-go września jest oblatywana przez LOT.
Od 2-go października do linii Warszawa-Budapest został również włączony Kraków, tak iż linia ta przedstawia się następująco.

codziennie	12.5o	WARSZAWA	11.3o	codziennie
prócz	14.oo	KRAKOW	10.2o	prócz
niedziel	14.2o	KRAKOW	10.oo	niedziel
	15.5o	BUDAPEST	8.3o	

- Od dnia 2-go października wchodzi w zasadzie w życie rozkład zimowy. W bieżącym roku kompanie lotnicze doszły jednak do przekonania, iż październik należy zaliczyć do okresu letniego i zdecydowały o ile możności utrzymać eksploatację letnią. LOT zastosował się również do tej nowej zasady i utrzymuje na wszystkich liniach tę samą gęstość ruchu, co w sezonie letnim. Ze względu jednak na wcześnie zapadający zmrok i niedostateczne wyekwipowanie przyziemia do lotów nocnych na trasach przezeń oblatywanych, niektóre połączenia z jednodniowych zostały zmienione na dwudniowe np. z Bukaresztu do Helsinek i na odwrót, z Bukaresztu do Berlina, z Budapesztu do Helsinek. Utrzymane zostało dwudniowe połączenie z Gdyni i Warszawy do Palestyny. Ponadto z linii północnej odpadło lądowanie w Wilnie ze względu na prace podjęte i nieukończone jeszcze na tym lotnisku.

Do niniejszego egzemplarza przeglądu dołączamy po jednym egzemplarzu rozkładu lotów ważnego do dnia 2 do 31 października 1938 r. Od dnia 1-go listopada 1938 r. do dnia 28 lutego 1939 wejdzie w życie rozkład zimowy. Na ten przeciąg czasu eksploatacja zostanie ograniczona do linii o znaczeniu międzynarodowym, a mianowicie:

WARSZAWA-ATENY-LYDDA
WARSZAWA-HELSINKI
WARSZAWA-BERLIN

- W ciągu ostatnich 3 tygodni dał się zauważyć poważny wzrost frekwencji i to nietylko na linii Warszawa-Budapeszt, która jest obecnie jedynym połączeniem Polski i Węgier, a właściwie jedynym połączeniem tych części Europy, lecz i na wszystkich innych liniach. Potwierdza się tu znane twierdzenie, iż lotnictwo komunikacyjne okazuje demonstracyjnie swą pełną wartość właśnie w momentach trudności i ruchu politycznego

Zużycie benzyny w lotnictwie komunikacyjnym.

- Rozwój lotnictwa zawdzięczamy nietylko postępowi w dziedzinie aerodynamiki, w budowie samolotów, czy też silników, lecz również w wielkiej mierze przemysłowi naftowemu.

- Przemysł naftowy nietylko musiał ciągle i stale w bardzo szybkim tempie polepszać swoje produkty, lecz również dbać o ich rozpowszechnienie na całej kuli ziemskiej i o dostarczenie ich do takich nieraz miejscowości, gdzie konsumpcja jest bardzo niewielka, a dowóz skomplikowany i drogi. Jako przykład służyć może fakt, iż dla niektórych lotnisk towarzystwa Eurazji w Chinach benzyna jest dostarczana na grzbietach wielbłądów.

- Choć brak jest statystyk światowych poniższa tabelka opublikowana przez Bureau of Air Commerce da nam stan tej kwestii w USA i pozwoli na wyciągnięcie stąd wniosków.

W regularnej komunikacji lotniczej

	Przeleciano:		Zużyto:	
	Mil	Pasażero-Mil	paliwa	i smarów
	w milionach		w 1000 galonów	
1926	4,3	- x/	864	43
1929	25,1	- x/	6.285	314
1932	50,9	146,6	23.687	702
1933	54,6	198,8	26.327	924
1934	48,8	225,3	25.136	839
1935	63,5	360,6	33.261	880
1936	73,3	491,7	37.057	872
1937	77,0	549,6	41.424	844.

x/ brak statystyk

Dwa wnioski narzucają się:

1. Objętość zużytych smarów i materiałów pędnych jest bardzo mała - 0,2% benzyny i 0,1% smarów całego zużycia w USA.

2. Stosunek zużycia smarów i materiałów pędnych do przelecianych kilometrów nie jest proporcjonalny. W r.1937 lotnictwo komunikacyjne USA zużyło około 50 razy więcej benzyny, niż w 1926 roku, a przeleciało odległość zaledwie 18 razy większą.

Stało się to dlatego, iż moc silników,ciężar samolotu, tonaż oferowany i szybkość znacznie wzrosły w ciągu tych ostatnich lat dziesięciu. By osiągnąć te rezultaty należało naturalnie pobrać więcej mocy na jednostkę lotniczą, a zatem musiała wzrosnąć konsumpcja na przeleciany kilometr. Jeżeli jednak porównać zużycie benzyny do przelecianych pasażero-mil ,to widać na pierwszy rzut oka,iż korzyść z przewozu wzrasta znacznie szybciej. Stało się to nietylko dzięki lepszemu zużytkowaniu tonażu płatnego, lecz również w dużej mierze dzięki polepszeniu się gatunków dzisiejszej benzyny i smarów.

Przy użyciu:

		z 1-go litra	
benzyny zwyczajnej	w r.1920	pojemności cylindrowej otrzym.	14 K.M.
" "	w r.1930	" " " "	21 K.M.
benzyny 70-80 oktan.	w r.1935	" " "	30-40 K.
benzyny 100 oktan.	w przyszłości	" " "	o 25% więc

tak iż objętościowo benzyna 100 oktanowa pozwoli na zmniejszenie zużycia o dalsze 12%.

Jeszcze bardziej zastanawiające są cyfry zużycia smarów. Od roku 1933 do 1937 nietylko, że maleje zużycie w stosunku do przelecianej odległości, lecz maleje nawet zużycie w cyfrach absolutnych. Jest to jeszcze lepszym dowodem wzrostu jakości i wpływu, jaki ma przemysł naftowy na rozwój lotnictwa komunikacyjnego, a co zatem idzie lotnictwa wogóle.

Konferencja Aeronautyczna Państw Bałtyckich i Bałkańskich.

W dniach 10-14 września odbyła się w Warszawie V-ta Sesja Konferencji Aeronautycznej Państw Bałtyckich i Bałkańskich. Konferencja powołana została do życia w r.1934 w celu koordynacji i ujednostajnienia osłony radiowej i obsługi meteorologicznej komunikacji lotniczej w państwach,leżących na szlaku Helsinki-Warszawa-Ateny. Sesje odbywają się raz na rok W roku bieżącym w Sesji wzięli udział delegaci Estonii,Finlandii,Grecji, Litwy,Łotwy,Rumunii i Polski.Przewodniczył obradom delegat Łotwy,Dyrektor Ierînsz.
Delegat Litwy wziął udział w konferencji po raz pierwszy, na razie w charakterze obserwatora. Prace Konferencji prowadzone są równolegle w dwóch komisjach: radiowej i meteorologicznej. W roku bieżącym zapadła uchwała kontynuowania prac komisji w ciągu roku drogą korespondencji między członkami.

---ooOoo---

"LOT",Nowogrodzka 49
tel.563-60,wewn.994

MR